# Beleidsnota parkeernormen 2025

## Valkenburg aan de Geul

GEMEENTE VALKENBURG AAN DE GEUL

## Colofon:

versie 1.0

d.d. 27-10-2025

Deze Beleidsnota Parkeernormen is opgesteld in opdracht van de gemeente Valkenburg aan de Geul

# Beleidsnota Parkeernormen 2025 gemeente Valkenburg aan de Geul

## Intitulé

Beleidsnota Parkeernormen 2025 gemeente Valkenburg aan de Geul

De raad van de gemeente Valkenburg aan de Geul; gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 4 november 2025;

**Besluit:**

Vast te stellen de Beleidsnota Parkeernormen 2025.

# 1. Algemene bepalingen

## Artikel 1.1. Definities

| Nummer | Begrip | Definitie |
|---|---|---|
| a. | Aanwezigheidspercentages | De aanwezigheidspercentages waarmee kan worden bepaald welk aandeel van de parkeerplaatsen op verschillende momenten door verschillende type parkeerders kunnen worden gebruikt (maatgevend moment). |
| b. | Afkopen | Het afkopen van parkeerplaatsen die de initiatiefnemer niet op eigen terrein kan realiseren, waarbij de gemeente het saldo aanwendt voor het realiseren van flankerende mobiliteitsmaatregelen die aantoonbaar bijdragen aan de bereikbaarheid in de gemeente Valkenburg aan de Geul, dan wel de openbare parkeersituatie verbeteren. |
| c. | College | Het college van burgemeester en wethouders van Valkenburg aan de Geul. |
| d. | Dubbelgebruik | Het beoordelen of dezelfde parkeerplaats door meer dan één type parkeerder op verschillende momenten kan worden gebruikt. |
| e. | Eigen terrein | Terrein waarop de ruimtelijke ontwikkeling wordt gerealiseerd, en ook een aansluitend of elders gelegen terrein waarover de initiatiefnemer privaatrechtelijke zeggenschap heeft en dat binnen maximaal acceptabele loopafstand ligt. |
| f. | Financiële bijdrage | Het financieel bijdragen aan het (extra) gebruik van parkeerplaatsen in de openbare ruimte zodat de gemeente het beheer en onderhoud kan financieren. |
| g. | Functie | Term die het soort gebruik aanduidt van een pand of perceel: bijvoorbeeld wonen, detailhandel of onderwijs. Uitgangspunt voor het bepalen van de functie is het feitelijk gebruik en niet de maximale gebruiksmogelijkheden op basis van het omgevingsplan. |
| h. | Functiewijziging | Als een bestaand pand of perceel een andere functie krijgt. |

| | | |
|---|---|---|
| i. | Initiatiefnemer | De ontwikkelaar en/of eigenaar van de grond of opstallen voor wie de aanvraag om een omgevingsvergunning voor een ruimtelijke ontwikkeling is ingediend. Of wie een verzoek doet om het Omgevingsplan te wijzigen. |
| j. | Koop- of huurovereenkomst | Een overeenkomst tussen de initiatiefnemer en een private partij of de gemeente, waarin beschreven is hoeveel parkeerplaatsen beschikbaar zijn en op welke voorwaarden. Waaronder in ieder geval op welke momenten de parkeerplaatsen toegankelijk zijn, hoe de parkeerplaatsen beschikbaar blijven en hoe de overeenkomst overgaat op een nieuwe huurder/eigenaar van het betreffende pand. |
| k. | Kwaliteitseis | Een eis die gesteld wordt voor de bruikbaarheid van een nieuw te realiseren parkeerplaats. |
| l. | Nieuwbouw | Wanneer een pand wordt gebouwd op een perceel zonder bebouwing, een pand wordt gebouwd op een perceel naast bestaande bebouwing of een pand (gedeeltelijk) wordt gesloopt en op dit perceel een nieuw pand wordt gebouwd. Verbouwingen aan een bestaand pand om dit geschikt te maken voor de nieuwe functie, of het verhogen van een bestaand pand met één of meerdere verdiepingen is geen nieuwbouw. |
| m. | Maatgevende parkeervraag | Het dagdeel waarop de verschillende functies binnen een ruimtelijke ontwikkeling samen op basis van de aanwezigheidspercentages hun maximale parkeervraag hebben, ervan uitgaande dat parkeerplaatsen voor iedere parkeerder toegankelijk zijn. Het gaat om de parkeervraag op representatieve momenten, waarbij rekening wordt gehouden met werkzaamheden, evenementen, vakantieperiodes, etc. |
| n. | Openbare parkeerplaats | Parkeerplaats in de openbare ruimte in eigendom en/of beheer bij de gemeente Valkenburg aan de Geul. |
| o. | Parkeernorm | Een getal dat aangeeft hoeveel auto- en fietsparkeerplaatsen benodigd zijn voor een functie per vastgestelde eenheid. |
| p. | Parkeereis | Het aantal te realiseren of beschikbaar te stellen fiets- en autoparkeerplaatsen voor een ruimtelijke ontwikkeling. |
| q. | Parkeervraag | De totale vraag (functies x norm) naar auto- en fietsparkeerplaatsen vanuit een ruimtelijke ontwikkeling. |
| r. | Ruimtelijke ontwikkeling | Een ruimtelijke ontwikkeling waarvoor een omgevingsvergunning of een wijziging van het Omgevingsplan nodig is. Het gaat om het bouwen, uitbreiden of het wijzigen van de functie van gebouwen en gronden. |
| s. | Salderingsregeling | Een methodiek op basis waarvan parkeerplaatsen die toebehoorden tot de voorgaande functie(s) in mindering worden gebracht op de parkeervraag van de nieuwe functie(s). |
| t. | Transformatie | Renovatiebouw en het wijzigen van de gebruiksfunctie van een gebouw, niet zijnde volledige nieuwbouw. |

## Artikel 1.2. Waarom een nieuwe Beleidsnota Parkeernormen?

De komende jaren komen er grote opgaven en kansen op de gemeente Valkenburg aan de Geul af. De uitdaging is om de stevige basis te behouden die er nu is en dit te versterken waar het kan. Waarbij het doel is om op de lange termijn een duurzame, leefbare gemeente te zijn waar inwoners, bezoekers en ondernemers zich thuis voelen. Hoe we dit doen is vastgelegd in de 'Omgevingsvisie gemeente Valkenburg aan de Geul'.

Mobiliteit speelt een belangrijke rol bij het zorgen voor een prettige leefomgeving, de veranderende en vergrijzende bevolking, de klimaatopgaven zoals hittestress en wateroverlast, bereikbaarheid van voorzieningen en toerisme. De manier waarop we ons gaan verplaatsen gaat veranderen. We zetten meer in op fietsen, lopen en openbaar vervoer om zo de keuzevrijheid in hoe iemand zich wil verplaatsen te vergroten. Ook met onze Visie op de Vrijetijdseconomie zetten we extra in op het stimuleren van fietsen en wandelen. Maar de auto blijft ook een grote rol spelen in de verplaatsingen van, naar en in Valkenburg aan de Geul.

De keuzes uit de Mobiliteitsvisie en het Mobiliteitsplan zijn ook van invloed op het parkeren bij nieuwbouw, transformaties en functiewijzigingen. Een reis met de auto en fiets begint en eindigt met parkeren en is daarmee een vast onderdeel van hoe we ons verplaatsen. De beschikbaarheid van parkeerplaatsen bij ruimtelijke ontwikkelingen is daarmee een belangrijk instrument om de mobiliteit te veranderen.

*De huidige parkeernormen voor de gemeente Valkenburg aan de Geul komen uit 2012. Sindsdien is de wereld veranderd. Nieuwe ambities en doelen vragen nu om een actualisatie van de beleidsnota Parkeernormen. Concrete voorbeelden van hoe de nieuwe ambities in deze nota zijn verwerkt:*

- *De fiets heeft een belangrijkere plek gekregen, onder andere doordat er nu specifieke parkeernormen voor fietsen zijn opgenomen.*
- *Er is meer nadruk gelegd op alternatieven voor de auto, zoals beter openbaar vervoer en het gebruik van deelauto's. Hierdoor zijn de parkeernormen voor auto's enigszins verlaagd waar het kan.*
- *Door de toenemende parkeerdruk én de ambities uit de Visie Valkenburg-Oost, is het noodzakelijk om de vrijstelling voor het voorzien in parkeren – die sinds de parkeernormen van 2012 van toepassing was op nieuwe ontwikkelingen in het centrum van Valkenburg (met uitzondering van woningen) – volledig op te heffen.*



## Artikel 1.3. Doel van deze Beleidsnota Parkeernormen

Deze 'Beleidsnota Parkeernormen' heeft als doel om de parkeereis voor auto en fiets te bepalen bij ruimtelijke ontwikkelingen waarvoor een omgevingsvergunning of een wijziging van het Omgevingsplan nodig is. Een omgevingsvergunning is verplicht bij het bouwen, vernieuwen, veranderen, vergroten of aanpassen van de functie van een gebouw of gronden. Met een wijziging van het Omgevingsplan veranderen de gebruiksmogelijkheden van een perceel.

Op basis van de beleidsregels in deze nota wordt dan vastgesteld hoeveel auto- en fietsparkeerplaatsen minimaal nodig zijn en waar en hoe deze moeten worden aangelegd of beschikbaar worden gesteld. Het voldoen aan de eisen uit deze Beleidsnota Parkeernormen is een voorwaarde voor het verlenen van de omgevingsvergunning of het wijzigen van het Omgevingsplan. Wanneer de aanvraag voor een omgevingsvergunning niet (volledig) voldoet, dan is dat een reden om de omgevingsvergunning te weigeren of het Omgevingsplan niet te wijzigen.

## Artikel 1.4. Parkeernormen als onderdeel van parkeerbeleid

Parkeernormen zijn één van de instrumenten die we hebben binnen ons parkeerbeleid. Het sturen op de juiste parkeerder op de juiste plaats vraagt om samenhang in de manier waarop we parkeren regelen. Deze Beleidsnota Parkeernormen heeft daarom een relatie met het Parkeerbeleidsplan “Aantrekkelijk parkeren 2024-2028”. Daarin is het parkeerbeleid van de gemeente Valkenburg aan de Geul vastgelegd.

## Artikel 1.5. Juridische basis

Deze beleidsnota is van toepassing bij de beoordeling van aanvragen voor een omgevingsvergunning en bij wijzigingen van het Omgevingsplan. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet op in veel gevallen basis van artikel 5.1 van de omgevingswet een omgevingsvergunning worden aangevraagd. Ook kan het zijn dat het Omgevingsplan gewijzigd moet worden. De aanvraag wordt getoetst op verschillende ruimtelijke onderwerpen, waaronder het parkeren van de auto en fiets. Verwijzing naar deze beleidsnota is vastgelegd in de meest actuele versie van het Omgevingsplan Valkenburg aan de Geul (initieel ‘Omgevingsplan Valkenburg aan de Geul 2024’).



## Artikel 1.6. Opzet van de Beleidsnota Parkeernormen

De opbouw van deze Beleidsnota Parkeernormen is als volgt. In hoofdstuk 2 (fiets) en 3 (auto) zijn de eisen beschreven voor het aantal te realiseren fiets- en autoparkeerplaatsen en waar en hoe deze moeten worden aangelegd of beschikbaar gesteld. Daarna is in hoofdstuk 4 een toetsingskader opgenomen waarmee de parkeereis voor auto- en fietsparkeren bepaald kan worden. Vervolgens staat in hoofdstuk 5 hoe de parkeeroplossing juridisch wordt geborgd. Tot slot zijn in hoofdstuk 6 een aantal slotbepalingen opgenomen. Daarnaast zijn er bijlagen die onderdeel uitmaken van deze Beleidsnota Parkeernormen.

# 2. Fietsparkeren

**De gemeente Valkenburg aan de Geul zet in op duurzame mobiliteit door fietsen te stimuleren. Een belangrijk onderdeel hiervan is dat er voldoende en goede fietsparkeerplaatsen zijn bij ruimtelijke ontwikkelingen. Daarom zijn er in deze beleidsnota eisen opgenomen over hoeveel fietsparkeerplaatsen nodig zijn en waar en hoe deze moeten worden gemaakt of beschikbaar worden gesteld.**

## Artikel 2.1. Hoeveel fietsparkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd?

**Voorzien in de fietsparkeereis**

1. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moeten voldoende fietsparkeerplaatsen worden aangelegd of beschikbaar worden gesteld.
2. Het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen wordt per functie bepaald met fietsparkeernormen (bijlage 1). Er mogen niet minder fietsparkeerplaatsen zijn dan de norm aangeeft. Meer fietsparkeerplaatsen maken mag wel.
3. Alleen de extra vraag naar fietsparkeerplaatsen die de ruimtelijke ontwikkeling veroorzaakt moet worden opgelost. Een ruimtelijke ontwikkeling wordt niet verplicht extra fietsparkeerplaatsen te realiseren om een bestaand tekort aan parkeerplaatsen in de openbare ruimte op te lossen. In artikel 4.3 is opgenomen hoe de parkeereis voor fietsparkeren wordt bepaald.

## Artikel 2.2. Waar moeten fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd?



**Fietsparkeren op eigen terrein als uitgangspunt**

1. Fietsparkeerplaatsen voor vaste gebruikers worden op eigen terrein gerealiseerd.
2. Ook voor bezoekers is het uitgangspunt dat de fietsparkeerplaatsen op eigen terrein beschikbaar zijn.

**Gebruik maken van openbare fietsparkeerplaatsen voor bezoekers**

3. Als een ruimtelijke ontwikkeling niet (volledig) kan voorzien in de fietsparkeereis voor bezoekers, dan mag gebruik worden gemaakt van bestaande fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte als:
    a. Deze fietsparkeerplaatsen binnen loopafstand liggen (bijlage 3);
    b. De bezettingsgraad van deze fietsparkeerplaatsen lager is dan 85% (op het drukste moment), inclusief de extra vraag die ontstaat door de ruimtelijke ontwikkeling;
    c. De beschikbaarheid van deze fietsparkeerplaatsen op ieder dagdeel is aangetoond met een parkeeronderzoek (zie bijlage 6);
4. Wanneer voor het faciliteren van het bezoekersparkeren nieuwe fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte moeten worden aangelegd, dan betaalt de initiatiefnemer de kosten.

## Artikel 2.3. Vrijstelling voor fietsparkeren van bezoekers

In het centrum van Valkenburg geldt een vrijstelling voor niet-woonfuncties tot 400 m² BVO en horecafuncties tot 200 m² BVO. Voor deze ruimtelijke ontwikkelingen hoeven géén fietsparkeerplaatsen te worden gemaakt of beschikbaar worden gesteld.

# 3. Autoparkeren

**Hoewel lopen, fietsen en openbaar vervoer steeds belangrijker worden, blijft de auto belangrijk in de manier waarop we ons verplaatsen in Valkenburg aan de Geul. Er moeten bij ruimtelijke ontwikkelingen daarom voldoende autoparkeerplaatsen komen. Op basis van deze beleidsnota wordt bepaald hoeveel autoparkeerplaatsen nodig zijn, en waar en hoe deze autoparkeerplaatsen moeten worden aangelegd.**

## Artikel 3.1. Hoeveel autoparkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd?

**Voorzien in de autoparkeereis**

1. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moeten voldoende autoparkeerplaatsen worden gemaakt of beschikbaar worden gesteld.
2. Het aantal benodigde autoparkeerplaatsen wordt per functie bepaald met autoparkeernormen. De hoogte van de autoparkeernormen is afhankelijk van de locatie waar ontwikkeld wordt (bijlage 2). Er mogen niet minder autoparkeerplaatsen zijn dan de norm aangeeft. Meer autoparkeerplaatsen maken is toegestaan.
3. Alleen de extra vraag naar autoparkeerplaatsen die de ruimtelijke ontwikkeling veroorzaakt moet worden opgelost. Een ruimtelijke ontwikkeling wordt niet verplicht extra autoparkeerplaatsen te realiseren om een bestaand tekort aan parkeerplaatsen in de openbare ruimte op te lossen. In artikel 4.3 is opgenomen hoe de parkeereis voor autoparkeren wordt bepaald.

**Verminderen van de autoparkeereis**



4. Als er deelauto's beschikbaar worden gesteld aan bewoners, dan kan de parkeereis voor woningen met maximaal 15% worden verminderd[1], als:
    a. Er 1 deelauto beschikbaar is per 25 woningen, met een minimum van 2 deelauto's;
    b. Voor elke deelauto een gereserveerde parkeerplaats binnen loopafstand beschikbaar is (zie bijlage 3);
    c. De initiatiefnemer van een ruimtelijke ontwikkeling laat zien dat de deelauto's structureel beschikbaar zijn. Dit gebeurt met een anterieure overeenkomst tussen de initiatiefnemer en de leverancier van de deelauto's. Het is niet verplicht om met één vaste aanbieder van deelauto's te werken. De initiatiefnemer kan samenwerken met verschillende aanbieders als dat nodig is.
    d. De deelauto's beschikbaar zijn vóór oplevering van de eerste woningen.
    e. Het aanbod van deelauto's moet minimaal twee jaar gegarandeerd zijn. Als blijkt dat er minder vraag is naar de deelauto's, kan het aantal worden verminderd. Dit mag alleen met goedkeuring van de gemeente Valkenburg aan de Geul. De gereserveerde parkeerplaatsen voor deelauto's op eigen terrein worden in dat geval als reguliere parkeerplaatsen ingericht.

[1] *De parkeervraag van bezoekers wordt niet verminderd door de beschikbaarheid van deelauto's*

**Artikel 3.2. Waar moeten autoparkeerplaatsen worden gerealiseerd?**

**Randvoorwaarden voor de parkeeroplossing**

1. Voor het invullen van de autoparkeereis gelden de volgende randvoorwaarden:
    a. De autoparkeerplaatsen die worden ingezet voor een ruimtelijke ontwikkeling moeten liggen binnen loopafstand (bijlage 3).
    b. De autoparkeerplaatsen die onderdeel zijn van de parkeeroplossing moeten voldoen aan een de minimale kwaliteitseisen (artikel 3.3).

**Autoparkeren op eigen terrein als uitgangspunt**

2. Autoparkeerplaatsen voor vaste gebruikers (zoals bewoners & medewerkers) worden op eigen terrein gerealiseerd.
    a. Bij het realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein moeten omrekenfactoren worden toegepast. Per type parkeervoorziening het opgenomen berekeningsaantal gebruikt om te bepalen of er voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein komen (bijlage 5).
3. Ook autoparkeerplaatsen voor bezoekers moeten op eigen terrein liggen. Deze parkeerplaatsen voor bezoekers moeten openbaar toegankelijk zijn. Hekken, slagbomen of andere afsluitingen mogen de toegang van parkeerplaatsen voor bezoekers niet belemmeren.

**Ontheffingsmogelijkheden**

Wanneer het niet mogelijk is om op eigen terrein (volledig) te voldoen aan de autoparkeereis, kan ontheffing worden verleend als aan de gestelde voorwaarden wordt voldaan. Er zijn een aantal ontheffingsmogelijkheden. Het is ter beoordeling aan het college om te bepalen of ontheffing wordt verleend.



*Ontheffingsmogelijkheid 1. Gebruik van particuliere parkeervoorzieningen*

4. De parkeereis kan (deels) worden ingevuld door het kopen of huren van bestaande parkeerplaatsen die niet in eigendom van de initiatiefnemer zijn. Hierbij gelden de volgende voorwaarden:
    a. De initiatiefnemer moet aantonen dat het benodigde aantal autoparkeerplaatsen op ieder dagdeel beschikbaar is;
    b. Er moet door de initiatiefnemer een koop- of huurcontract worden afgesloten waaruit blijkt dat:
        i. De eigenaar van de private parkeerplaatsen het afgesproken aantal autoparkeerplaatsen beschikbaar stelt en beschikbaar houdt voor de ruimtelijke ontwikkeling op de tijdstippen dat dit nodig is voor een periode van minimaal 10 jaar
        ii. De overeenkomst die gesloten wordt tussen de initiatiefnemer en een eigenaar van de parkeerplaatsen ook bindend is voor toekomstige eigenaren door toepassing van een kettingbeding.

*Ontheffingsmogelijkheid 2. Gebruik van openbare parkeervoorzieningen (met slagboom)*

5. Als op eigen of privéterrein niet (volledig) aan de autoparkeereis kan worden voldaan, dan kan de parkeereis (deels) worden opgelost door gebruik te maken van openbare parkeergarages of parkeerterreinen (met slagboom) van de gemeente Valkenburg aan de Geul. Hierbij gelden de volgende voorwaarden:

a. Het gebruik van deze parkeerplaatsen (achter een slagboom) kan alleen als de bezettingsgraad (op maatgevende momenten) niet hoger dan 85% komt, inclusief de extra parkeervraag vanuit de ruimtelijke ontwikkeling.
b. Bij het gebruik van openbare parkeervoorzieningen worden abonnementen afgenomen bij de gemeente Valkenburg aan de Geul.
c. Voor het gebruik van deze parkeerplaatsen, moet voor dat deel van de parkeereis een financiële bijdrage in het gemeentelijke Mobiliteitsfonds worden gestort (zie 'Mobiliteitsfondsverordening Valkenburg aan de Geul').

*Ontheffingsmogelijkheid 3. Gebruik van autoparkeerplaatsen in de openbare ruimte*

6. Als er ook in particuliere of openbare parkeervoorzieningen (achter een slagboom) geen volledige oplossing is, kan een deel van de parkeereis worden opgelost door bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte te gebruiken. Hierbij gelden de volgende voorwaarden:
    a. De bezettingsgraad mag niet hoger zijn dan 85%, inclusief de extra parkeervraag vanuit de ruimtelijke ontwikkeling;
    b. De beschikbaarheid van deze parkeerplaatsen op ieder dagdeel is aangetoond met een parkeeronderzoek (zie bijlage 6);
    c. Maximaal 10 parkeerplaatsen in de openbare ruimte mogen worden ingezet per ruimtelijke ontwikkeling;
    d. Voor het gebruik van openbare parkeerplaatsen, moet voor dat deel van de parkeereis een financiële bijdrage in het gemeentelijk Mobiliteitsfonds worden gestort (zie 'Mobiliteitsfondsverordening Valkenburg aan de Geul').

*Ontheffingsmogelijkheid 4. Afkoop van parkeerplaatsen*



7. Als op eigen terrein, op privéterrein en gebruikmakend van bestaande openbare parkeerplaatsen niet (volledig) in de autoparkeereis kan worden voorzien, dan is afkoop van parkeerplaatsen mogelijk. De initiatiefnemer levert dan een financiële bijdrage door het storten van een afkoopsom in het gemeentelijk Mobiliteitsfonds (zie 'Mobiliteitsfondsverordening Valkenburg aan de Geul'). Dit geld wordt aangewend voor het realiseren van flankerende mobiliteitsmaatregelen die aantoonbaar bijdragen aan de bereikbaarheid in de gemeente Valkenburg aan de Geul, dan wel de openbare parkeersituatie verbeteren, binnen een termijn van maximaal tien jaar.

**Artikel 3.3. Hoe moeten autoparkeerplaatsen worden gerealiseerd?**

**Kwaliteitseisen voor autoparkeerplaatsen**

1. Autoparkeerplaatsen die worden aangelegd of beschikbaar gesteld om te voorzien in de parkeereis moeten voldoen aan eisen over kwaliteit en grootte. De kwaliteit van parkeerplaatsen wordt beoordeeld op basis van de volgende publicaties:
    a. Voor parkeerplaatsen op parkeerterreinen en in parkeergarages: NEN 2443, Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in parkeergarages of de opvolger daarvan.
    b. Voor reguliere parkeerplaatsen in de openbare ruimte: ASVV 2021, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom of de opvolger daarvan.
2. In plaats van reguliere verharding wordt klimaat adaptieve inrichting van parkeerplaatsen gestimuleerd (zoals gebruik van waterdoorlatende materialen en/of waar beplanting doorheen kan groeien).

**Laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen**

3. Autoparkeerplaatsen op eigen terrein bij ruimtelijke ontwikkelingen moeten voldoen aan landelijke regels[2] over laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. De infinitiefnemer is verantwoordelijk voor het aanbrengen van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen bij nieuwbouw of ingrijpende renovatie:
    a. Een woongebouw met meer dan tien parkeerplaatsen (in het gebouw of buiten op hetzelfde perceel), heeft voor iedere parkeerplaats leidingdoorvoeren[3];
    b. Bij gebouwen met een andere functie dan wonen, met meer dan tien parkeerplaatsen (in het gebouw of buiten op hetzelfde perceel):
        i. Heeft minimaal één parkeerplaats een aansluiting voor het opladen van een elektrisch voertuig.
        ii. Zijn er leidingdoorvoeren bij minimaal 20% van de parkeerplaatsen.
    c. Als binnen en ruimtelijke ontwikkeling meerdere gebruiksfuncties dezelfde parkeerplekken gebruiken, dan gelden de zwaarste eisen voor het aanleggen van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen.

**Gehandicaptenparkeerplaatsen (GPP)**

4. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moeten voldoende algemene gehandicaptenparkeerplaatsen beschikbaar zijn binnen een loopafstand van maximaal 100 meter tot de ingang van het gebouw. De regels zijn afhankelijk van de functie(s) die bij de ruimtelijke ontwikkeling komen:

| Categorie functie(s) | Minimale parkeereis | Percentage gpp | Minimum aantal gpp |
|---|---|---|---|
| Gezondheidszorg en sociale voorzieningen | 15 pp. | 5% | 1 |
| Sport, ontspanning, winkelen en boodschappen doen | 25 pp. | 2% | 1 |
| Werken | 50 pp. | 1% | 1 |

*Tabel 3. Overzicht eisen gehandicaptenparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen*



## Artikel 3.4. Vrijstelling voor autoparkeren

Bij ruimtelijke ontwikkelingen waar de parkeereis maximaal 2 parkeerplaatsen is, kan vrijstelling worden verleend. Er hoeven dan géén autoparkeerplaatsen te worden aangelegd of beschikbaar te worden gesteld. Ook is in dat geval geen afkoopsom en/of bijdrage aan het gemeentelijk Mobiliteitsfonds nodig.

[2] *Conform het 'Besluit Bouwwerken Leefomgeving'*
[3] *Kabelgoten of loze leidingen waar kabels doorheen te trekken zijn*

# 4. Toetsingskader

**Op basis van dit toetsingskader wordt bepaald hoeveel fiets- en autoparkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd of beschikbaar worden gesteld bij ruimtelijke ontwikkelingen.**

## Artikel 4.1. Rolverdeling gemeente en initiatiefnemer

De verantwoordelijkheid om het fiets- en autoparkeren op een goede manier op te lossen ligt bij de initiatiefnemer. De gemeente Valkenburg aan de Geul heeft een toetsende rol en beoordeelt of de voorgestelde parkeeroplossing voldoet aan deze beleidsnota.

## Artikel 4.2. Aan te leveren informatie door initiatiefnemer

Voor het in behandeling nemen van de aanvraag van een omgevingsvergunning moet de initiatiefnemer minimaal de volgende informatie aanleveren over fiets- en autoparkeren:

a. Een overzicht van de huidige functies en de functies die in de nieuwe situatie worden gerealiseerd, bijvoorbeeld het aantal woningen of aantal $m^2$ BVO;
b. De berekening van de parkeervraag voor de fiets en de auto (parkeerbalans), inclusief de gehanteerde uitgangspunten voor de berekeningen;
c. Ontwerptekeningen van het aantal fiets- en autoparkeerplaatsen, inclusief maatvoering;
d. Informatie over hoe de fysieke toegankelijkheid van parkeerplaatsen door de verschillende gebruikersgroepen is geregeld;
e. Mogelijke overeenkomsten met andere partijen die gesloten zijn voor het (deels) oplossen van de autoparkeereis en/of het beschikbaar stellen van deelauto's.

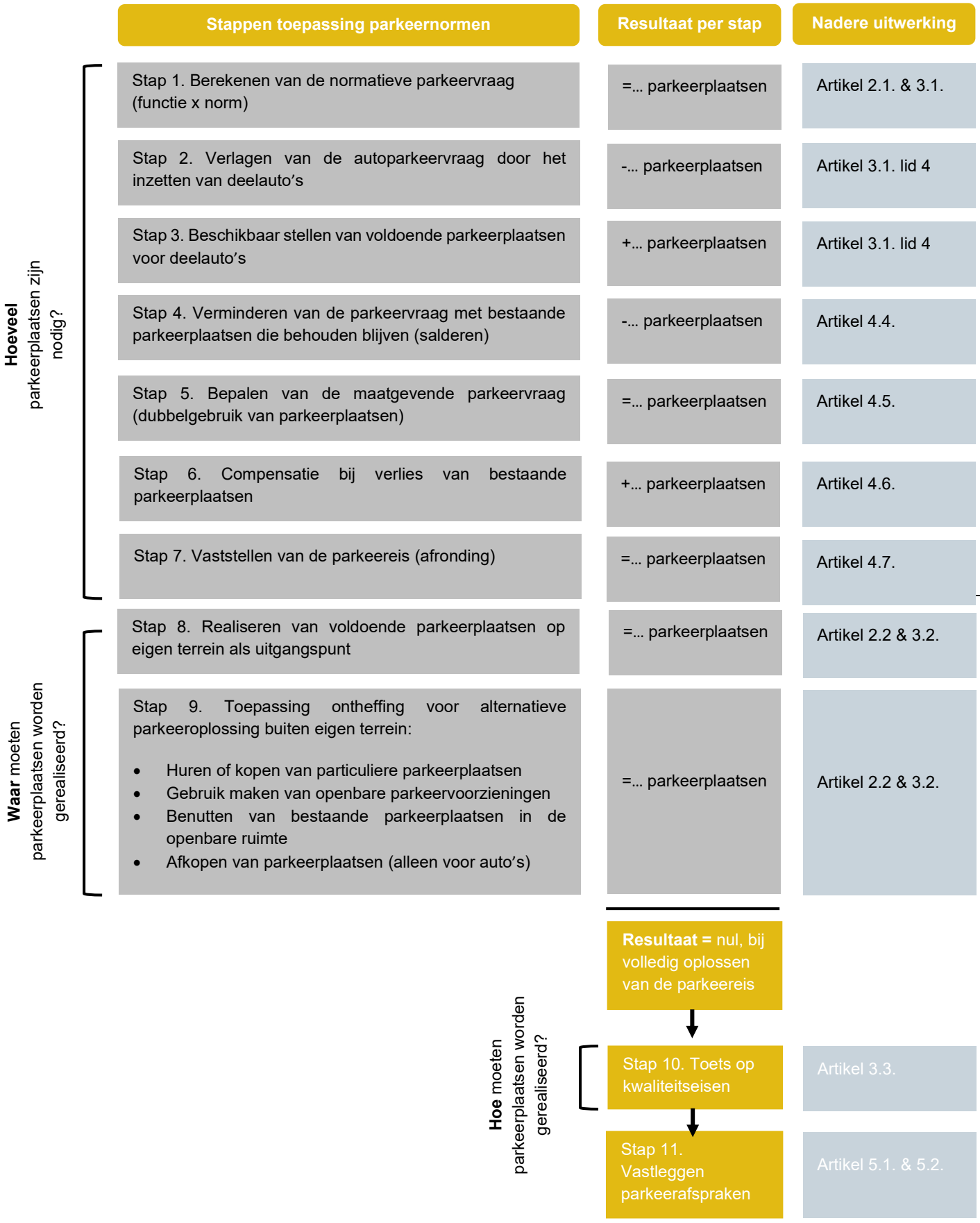


## Artikel 4.3. Bepalen van de parkeereis voor auto en fiets

De parkeereis voor fiets en auto wordt afzonderlijk bepaald door achtereenvolgens:

a. Het berekenen van de normatieve parkeervraag van een ruimtelijke ontwikkeling. Dat gebeurt door de binnen de ruimtelijke ontwikkeling geplande functies te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernormen voor fiets (bijlage 1) en auto (bijlage 2). Bij meerdere functies in één ruimtelijke ontwikkeling wordt de totale parkeervraag berekend door de parkeervraag per functie op te tellen, zowel voor fiets- als autoparkeren.
b. Het verminderen van de autoparkeervraag wanneer er bij de ruimtelijke ontwikkeling deelauto's beschikbaar worden gesteld aan bewoners, zoals bepaald in artikel 3.1. De benodigde parkeerplaatsen voor het stallen van de deelauto's worden opgeteld bij de autoparkeervraag.
c. Bestaande parkeerplaatsen die beschikbaar blijven voor de nieuwe functies, in mindering te brengen op de totale parkeervraag voor fiets en auto, zoals beschreven in artikel 4.4.
d. Het bepalen van de maatgevende parkeervraag voor fiets en auto wanneer dubbelgebruik van parkeerplaatsen van toepassing is, zoals bepaald in artikel 4.5.

*Figuur 1. Overzicht toepassingskader parkeernormen voor auto en fiets*



## Artikel 4.4. Salderingsregeling

Bij een transformatie of functiewijziging kan de parkeereis van een ruimtelijke ontwikkeling (deels) worden opgelost door bestaande parkeerplaatsen te gebruiken. In plaats van nieuwe parkeerplaatsen te realiseren, worden bestaande parkeerplaatsen benut als deze beschikbaar blijven. Dit heet salderen.

**Vaststellen van het aantal te salderen parkeerplaatsen**

1. Het aantal te salderen parkeerplaatsen wordt bepaald door achtereenvolgens:
    a. Het berekenen van de normatieve parkeervraag van de oude functie(s) op basis van de laatst vergunde functie(s) en de meest recente parkeernormen (bijlage 1 & 2);
    b. Het bepalen van de normatieve parkeervraag voor de oude functie(s) per dagdeel met behulp van aanwezigheidspercentages (bijlage 4);
    c. Het in mindering brengen van de parkeervraag van de oude functie(s) per dagdeel op de parkeervraag voor de nieuwe functie(s).

**Voorwaarden voor salderen van parkeerplaatsen**

1. Het salderen van openbare parkeerplaatsen is alleen mogelijk als het gebouw niet langer dan 5 jaar leeg heeft gestaan of geen functie heeft gehad.
2. Parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen altijd gesaldeerd worden.
3. Er kunnen nooit meer parkeerplaatsen worden gesaldeerd dan het aantal parkeerplaatsen (in de openbare ruimte) dat in de oude situatie op loopafstand (bijlage 3) aanwezig is.

## Artikel 4.5. Bepalen maatgevende parkeervraag (dubbelgebruik)



1. Op de parkeervraag van een ruimtelijke ontwikkeling kunnen aanwezigheidspercentages (bijlage 4) worden toegepast als er binnen een ruimtelijke ontwikkeling verschillende functies worden gecombineerd. Daarmee wordt het dagdeel vastgesteld waarop de totale parkeervraag van de geplande functies het hoogst is. Dit is de maatgevende parkeervraag die gerealiseerd of beschikbaar gesteld moet worden.
2. Aanwezigheidspercentages zijn ook van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen waarin alleen woonfuncties worden gerealiseerd.
3. Dubbelgebruik is niet mogelijk voor parkeerplaatsen die exclusief zijn toegewezen aan bepaalde gebruikersgroepen (zoals vaste parkeerplaatsen voor bewoners, gehandicaptenparkeerplaatsen, artsenparkeerplaatsen, deelauto-parkeerplaatsen etc.)

## Artikel 4.6. Compensatie van vervallen parkeerplaatsen

Als openbare auto- en of fietsparkeerplaatsen door een ruimtelijke ontwikkeling verdwijnen, moeten deze worden gecompenseerd binnen loopafstand (bijlage 3). De kosten voor de compensatie zijn voor de initiatiefnemer.

## Artikel 4.7. Afronding

Bij het vaststellen van de parkeereis voor auto en fiets wordt op het einde van de berekening afgerond op hele parkeerplaatsen. Dit betekent dat bij een parkeervraag onder de 0,5 naar beneden wordt afgerond, en vanaf 0,5 naar boven.

# 5. Juridische borging van parkeerafspraken

## Artikel 5.1. Parkeren ook in de toekomst goed geregeld

In de omgevingsvergunning wordt zo concreet mogelijk vastgelegd welke parkeereis wordt opgelegd aan een ruimtelijke ontwikkeling. Zo kunnen initiatiefnemers en hun rechtsopvolger(s) aan de parkeeroplossing worden gehouden. Dit geeft de mogelijkheid om te kunnen controleren of de parkeeroplossing wordt gebruikt zoals is afgesproken.

## Artikel 5.2. Beperkt recht op parkeervergunning

1. Gebruikers van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen hebben géén recht op een parkeervergunning op straat, ook niet in gebieden waar op het moment van de (voorbereiding van) de bouw nog geen parkeerregulering is.
2. Een uitzondering geldt als voor de parkeeroplossing bij de ruimtelijke ontwikkeling een deel van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte wordt gerealiseerd of omdat bestaande openbare parkeerplaatsen worden gebruikt (zoals bij toepassing van de salderingsregeling).

# 6. Slotbepalingen

## Artikel 6.1. Intrekking

De ‘Beleidsnota parkeernormen Valkenburg aan de Geul 2012’ wordt ingetrokken.

## Artikel 6.2. Overgangsregeling

1. Bij de toetsing van een omgevingsvergunning wordt uitgegaan van de beleidsregels die zijn beschreven in de Beleidsnota Parkeernormen Valkenburg aan de Geul, zoals die gelden op het tijdstip van indiening van de aanvraag om een omgevingsvergunning.
2. Een uitzondering hierop geldt wanneer vóór vaststelling van deze beleidsnota fiets- en of autoparkeernormen zijn opgenomen in een vastgesteld ruimtelijk-planologisch kader. Als dat zo is dan gelden deze parkeernormen boven de parkeernormen zoals opgenomen in deze beleidsnota.

## Artikel 6.3. Hardheidsclausule

Het college handelt overeenkomstig met deze beleidsnota, tenzij dat voor een of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsnota te dienen doelen (Awb art. 4:84). Als de “hardheidsclausule” wordt toegepast, dient het college te motiveren en te onderbouwen waarom er moet worden afgeweken van de regels die zijn opgenomen in deze beleidsnota.

## Artikel 6.4. Inwerkingtreding en citeertitel



Deze Beleidsnota Parkeernormen treedt in werking de dag na bekendmaking en wordt aangehaald als: ‘Beleidsnota Parkeernormen Valkenburg aan de Geul 2025’.

## Ondertekening

Aldus besloten in de vergadering van de gemeenteraad Valkenburg aan de Geul van 15 december 2025.

# Bijlage 1. Fietsparkeernormen

De hoogte van de parkeernormen voor fiets varieert per functie. Het aantal aan te leggen parkeerplaatsen is afhankelijk van de grootte van de functie die de ruimtelijke ontwikkeling heeft. Hierbij onderscheiden we parkeernormen in verschillende categorieën. De fietsparkeernormen voor hoofdcategorie wonen zijn in lijn met landelijke wet- en regelgeving, genaamd Besluit Bouwwerken Leefomgeving. Het kan zo zijn dat voor een te realiseren functie géén parkeernorm is vastgelegd in deze Beleidsregels Parkeernormen. Dan wordt de parkeernorm gebruikt die geldt voor de meest vergelijkbare functie. Als dit niet volstaat, dan wordt in overleg met gemeente Valkenburg aan de Geul een aparte berekening uitgevoerd om de parkeervraag van deze functie te bepalen. Voor een aantal functies zijn opmerkingen van toepassing. Deze zijn te raadplegen onderaan deze bijlage.

| HOOFDCATEGORIE WONEN | Eenheid | Aantal fietsparkeerplaatsen | |
|---|---|---|---|
| | | Bewoners | Bezoekers |
| Grondgebonden woningen | Per woning | • Elke woning heeft een individuele, afsluitbare berging met minimaal een vloeroppervlakte van 5 m², bij een breedte van minstens 1,8 en een hoogte van minstens 2,3 meter.<br>• Wanneer het gebruiksoppervlak van de woning kleiner is dan 50 m² is het niet vereist dat elke woning een aparte berging heeft. De berging mag dan gedeeld zijn, maar moet wel minimaal 1,5 m² zijn per woning<br>• Ook voor woningen groter dan een gebruikersoppervlakte van 50 m2 mag het fietsparkeren wordt gerealiseerd in een gemeenschappelijke fietsstalling. Het aantal beschikbare fietsparkeerplaatsen wordt dan overleg vastgesteld. | 0 |
| Niet grondgebonden woningen | Per woning | | 0,2 |

| HOOFDCATEGORIE WERKEN | Eenheid | Aantal fietsparkeerplaatsen (Inclusief bezoekers) |
|---|---|---|
| Kantoor (zonder baliefunctie) | per 100 m2 BVO | 0,8 |
| Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefuncties) | per balie | 1,1 |

| HOOFDCATEGORIE WINKELEN EN BOODSCHAPPEN | Eenheid | Aantal fietsparkeerplaatsen (inclusief bezoekers) |
|---|---|---|
| Winkel | per 100 m2 BVO | 1,2 |
| Supermarkt | per 100 m2 BVO | 2,3 |
| Bouwmarkt | per 100 m2 BVO | 0,3 |
| Tuincentrum | per 100 m2 BVO | 0,3 |

| HOOFDCATEGORIE SPORT, CULTUUR EN ONTSPANNING | Eenheid | Aantal fietsparkeerplaatsen (inclusief bezoekers) |
|---|---|---|
| Cultureel centrum/ buurthuis/ wijkgebouw | Per 100 m2 BVO | 2,9 |
| Bibliotheek | per 100 m2 BVO | 2,9 |
| Museum | per 100 m2 BVO | 0,7 |
| Bioscoop | per 100 m2 BVO | 2,3 |
| Filmtheater/filmhuis | per 100 m2 BVO | 2,3 |
| Theater/schouwburg (100 zitplaatsen is circa 300 m2 BVO) | per 100 m2 BVO | 11,0 |
| Musicaltheater (100 zitplaatsen is circa 840 m2 BVO) | per 100 m2 BVO | 11,0 |
| Casino | per 100 m2 BVO | 1,0 |
| Bowlingcentrum | per bowlingbaan | 2,6 |
| Biljart-/snookercentrum | per tafel | 1,5 |
| Dansstudio | per 100 m2 BVO | 2,9 |
| Fitnesscentrum | per 100 m2 BVO | 2,9 |
| Sauna, hammam | per 100 m2 BVO | 4,0 |
| Sporthal* | per 100 m2 BVO | 2,9 |
| Sportzaal* | per 100 m2 BVO | 2,6 |
| Zwembad overdekt | per 100 m2 bassin | 12,5 |
| Zwembad openlucht | per 100 m2 bassin | 20,5 |
| Sportveld (exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten) | per hectare netto terrein | 57,5 |

| HOOFDCATEGORIE HORECA EN (VERBLIJFS)RECREATIE | Eenheid | Aantal fietsparkeerplaatsen (inclusief bezoekers) |
|---|---|---|
| Camping en kamperen-bij-de-boer locaties (kampeerterrein) | per standplaats | 0,2 |
| Vakantieparkpark (huisjesterrein) | per huisje | 0,2 |
| 1* hotel | per 10 kamers | 1,5 |
| 2* hotel | per 10 kamers | 1,5 |
| 3* hotel | per 10 kamers | 1,5 |
| 4* hotel | per 10 kamers | 1,5 |
| 5* hotel | per 10 kamers | 1,5 |
| Cafe/bar/cafetaria | per 100 m2 BVO | 11,5 |
| Restaurant (afhankelijk van type restaurant, van eenvoudig tot luxe) | per 100 m2 BVO | 6,5 |

| HOOFDCATEGORIE GEZONDHEIDSZORG EN (SOCIALE) VOORZIENINGEN | Eenheid | Aantal fietsparkeerplaatsen (inclusief bezoekers) |
|---|---|---|
| Huisartsenpraktijk(-centrum) | per behandelkamer | 0,8 |
| Apotheek | per apotheek | 7,0 |
| Fysiotherapiepraktijk (-centrum) | per behandelkamer | 0,8 |
| Tandartsenpraktijk (-centrum) | per behandelkamer | 2,0 |
| Gezondheidscentrum - exclusief parkeren i.r.t. apotheek indien aanwezig | per behandelkamer | 0,8 |
| Ziekenhuis | per 100 m2 BVO | 0,9 |
| Crematorium | per (deels) gelijktijdige plechtigheid | 6,5 |
| Begraafplaats | per (deels) gelijktijdige plechtigheid | 6,5 |
| Religiegebouw | per zitplaats | 0,4 |

| HOOFDCATEGORIE ONDERWIJS | Eenheid | Aantal fietsparkeerplaatsen (inclusief bezoekers) |
|---|---|---|
| Basisonderwijs | per leslokaal | 14,5 |
| Middelbare school (bezoekers zijn leerlingen) | per 100 leerlingen | 80,0 |
| Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs (bezoekers zijn studenten) | per 10 studenten | 3,8 |

## Opmerkingen bij de tabellen parkeernormen fiets

- * Cultureel centrum/ buurthuis/ wijkgebouw zijn niet opgenomen in de huidige dan wel voorgaande publicatie kencijfers CROW. De parkeernormen zoals opgenomen binnen deze beleidsregels parkeernormen zijn gelijk gesteld aan de parkeernorm die geldt voor de functies ‘bibliotheek’, ‘dansstudio’, ‘fitnesscentrum’ en ‘sporthal’.
- ** een sporthal is een locatie waar toernooien en (opeenvolgende) wedstrijden plaatsvinden, bij een sportzaal is dat niet het geval en gaat het bijvoorbeeld om een gymzaal zonder tribunes.

# Bijlage 2. Autoparkeernormen

De hoogte van de parkeernormen voor auto varieert per functie. Het aantal aan te leggen parkeerplaatsen is afhankelijk van de grootte van de functie die de ruimtelijke ontwikkeling heeft en de locatie binnen de gemeente waar de ruimtelijke ontwikkeling komt (zie bijlage 7). Hierbij onderscheiden we parkeernormen in verschillende categorieën. Het kan zo zijn dat voor een te realiseren functie géén parkeernorm is vastgelegd in deze Beleidsregels Parkeernormen. Dan wordt de parkeernorm gebruikt die geldt voor de meest vergelijkbare functie. Als dit niet volstaat, dan wordt in overleg met gemeente Valkenburg aan de Geul een aparte berekening uitgevoerd om de parkeervraag van deze functie te bepalen. Voor een aantal functies zijn opmerkingen van toepassing. Deze zijn te raadplegen onderaan deze bijlage.

| Gebied | Omschrijving |
|---|---|
| A | Centrum kern Valkenburg |
| B | Rest bebouwde kom kern Valkenburg |
| C | Bebouwde kom kernen Houthem-Sint Gerlach, Berg en Terblijt, Schin op Geul, Sibbe-IJzeren & Walem |
| D | Buitengebied |

| KOOPWONINGEN | Gebied A | | Gebied B | | Gebied C | | Gebied D | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Bewoners | Bezoekers | Bewoners | Bezoekers | Bewoners | Bezoekers | Bewoners | Bezoekers |
| KOOP, HUIS, VRIJSTAAND | | | | | | | | |
| Woning | 1,2 | 0,15 | 1,2 | 0,2 | 1,2 | 0,2 | 1,2 | 0,3 |
| KOOP, HUIS, TWEE-ONDER-EEN-KAP | | | | | | | | |
| Woning | 1,2 | 0,15 | 1,2 | 0,2 | 1,2 | 0,2 | 1,2 | 0,3 |
| KOOP, HUIS, TUSSEN/HOEK | | | | | | | | |
| Woning | 1,2 | 0,15 | 1,2 | 0,2 | 1,2 | 0,2 | 1,2 | 0,3 |
| KOOP, APPARTEMENT | | | | | | | | |
| Woning kleiner dan 75 m² BVO | 0,8 | 0,15 | 0,9 | 0,2 | 1,0 | 0,2 | 1,0 | 0,3 |
| Woning van 75 tot 100 m² BVO | 1,0 | 0,15 | 1,1 | 0,2 | 1,2 | 0,2 | 1,2 | 0,3 |
| Woning van 100 en groter m² BVO | 1,2 | 0,15 | 1,2 | 0,2 | 1,2 | 0,2 | 1,2 | 0,3 |

| HUURWONINGEN | Gebied A | | Gebied B | | Gebied C | | Gebied D | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Bewoners | Bezoekers | Bewoners | Bezoekers | Bewoners | Bezoekers | Bewoners | Bezoekers |
| HUUR, HUIS, VRIJE SECTOR | | | | | | | | |
| Twee-onder-een-kap | 1,1 | 0,15 | 1,2 | 0,2 | 1,3 | 0,2 | 1,3 | 0,3 |
| Rijwoning | 1,0 | 0,15 | 1,1 | 0,2 | 1,1 | 0,2 | 1,1 | 0,3 |
| HUUR, HUIS, SOCIALE HUUR | | | | | | | | |
| Twee-onder-een-kap | 1,0 | 0,15 | 1,1 | 0,2 | 1,2 | 0,2 | 1,2 | 0,3 |
| Rijwoning | 0,8 | 0,15 | 0,9 | 0,2 | 1,1 | 0,2 | 1,1 | 0,3 |
| HUUR, APPARTEMENT, VRIJE SECTOR | | | | | | | | |
| Woning kleiner dan 75 m² BVO | 0,6 | 0,15 | 0,7 | 0,2 | 0,8 | 0,2 | 0,8 | 0,3 |
| Woning van 75 tot 100 m² BVO | 0,9 | 0,15 | 1,0 | 0,2 | 1,1 | 0,2 | 1,1 | 0,3 |
| Woning van 100 en groter m² BVO | 1,0 | 0,15 | 1,1 | 0,2 | 1,2 | 0,2 | 1,2 | 0,3 |
| HUUR, APPARTEMENT, SOCIALE HUUR | | | | | | | | |
| Woning kleiner dan 75 m² BVO | 0,5 | 0,15 | 0,5 | 0,2 | 0,6 | 0,2 | 0,6 | 0,3 |
| Woning van 75 tot 100 m² BVO | 0,7 | 0,15 | 0,7 | 0,2 | 0,7 | 0,2 | 0,7 | 0,3 |
| Woning van 100 en groter m² BVO | 0,8 | 0,15 | 0,8 | 0,2 | 0,8 | 0,2 | 0,8 | 0,3 |
| OVERIGE TYPE WONINGEN | | | | | | | | |
| Kamerverhuur, niet-zelfstandig, studenten | 0,05 | 0,15 | 0,15 | 0,2 | 0,15 | 0,2 | 0,15 | 0,3 |
| Serviceflat | 0,75 | 0,15 | 0,8 | 0,2 | 0,8 | 0,2 | 0,8 | 0,3 |
| Kleine eenpersoonswoning (tiny house) | 0,6 | 0,15 | 0,5 | 0,2 | 0,6 | 0,2 | 0,6 | 0,3 |

| HOOFDCATEGORIE WERKEN | Eenheid | Gebied A | Gebied B | Gebied C | Gebied D | Bezoekers aandeel |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Kantoor (zonder baliefunctie) | per 100 m2 BVO | 1,6 | 2,1 | 2,55 | 2,55 | 5% |
| Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefuncties) | per balie | 2,2 | 2,7 | 3,55 | 3,55 | 20% |
| Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats) | per 100 m2 BVO | 1,3 | 1,7 | 2,35 | 2,35 | 5% |
| Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf) | per 100 m2 BVO | 0,4 | 0,6 | 1,05 | 1,05 | 5% |
| Bedrijfsverzamelgebouw | per 100 m2 BVO | 1,1 | 1,5 | 1,95 | 1,95 | 20% |
| Opslagruimte (particulier) | per vestiging | n.v.t. | n.v.t. | 10 | 10 | - |



| HOOFDCATEGORIE WINKELEN EN BOODSCHAPPEN | Eenheid | Gebied A | Gebied B | Gebied C | Gebied D | Bezoekers aandeel |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Buurtsupermarkt | per 100 m2 BVO | 1,3 | 2,2 | 4,3 | n.v.t. | 89% |
| Fullservice-supermarkt | per 100 m2 BVO | 2,6 | 3,6 | 6,15 | n.v.t. | 93% |
| Groothandel specialist (zoals levensmiddelen, kantoorartikelen) | per 100 m2 BVO | n.v.t. | 5.6 | n.v.t. | n.v.t. | 80% |
| Groothandel algemeen | per 100 m2 BVO | n.v.t. | 6,1 | 7,4 | n.v.t. | 80% |
| Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum | per 100 m2 BVO | 3,1 | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | 82% |
| Buurtwinkelcentrum en dorps(winkel)centrum | per 100 m2 BVO | n.v.t. | 2,3 | 4,1 | n.v.t. | 72% |
| Wijkwinkelcentrum (klein) | per 100 m2 BVO | n.v.t. | 3 | 5 | n.v.t. | 76% |
| Wijkwinkelcentrum (gemiddeld) | per 100 m2 BVO | n.v.t. | 3,7 | 5,6 | n.v.t. | 79% |
| Wijkwinkelcentrum (groot) | per 100 m2 BVO | n.v.t. | 4,1 | 6,2 | n.v.t. | 81% |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Kringloopwinkel | per 100 m2 BVO | n.v.t. | 1 | 1,95 | 2,25 | 89% |
| Bruin- en witgoedzaken | per 100 m2 BVO | 3,3 | 5,4 | 8,15 | 9,25 | 92% |
| Woonwarenhuis/woonwinkel | per 100 m2 BVO | 1 | 1,5 | 1,95 | 1,95 | 91% |
| Woonwarenhuis (zeer groot - gebaseerd op vestiging van circa 25.000 m2 BVO) | per 100 m2 BVO | n.v.t. | n.v.t. | 5,15 | 5,15 | 95% |
| Meubelboulevard/woonboulevard | per 100 m2 BVO | n.v.t. | 1,9 | 2,45 | n.v.t. | 93% |
| Winkelboulevard | per 100 m2 BVO | n.v.t. | 3,7 | 4,45 | n.v.t. | 94% |
| Outletcentrum | per 100 m2 BVO | n.v.t. | 8,5 | 10,4 | 10,4 | 94% |
| Bouwmarkt | per 100 m2 BVO | n.v.t. | 1,6 | 2,35 | 2,45 | 87% |
| Tuincentrum (inclusief buitenruimte) | per 100 m2 BVO | n.v.t. | 2,1 | 2,65 | 2,85 | 89% |
| Groencentrum (inclusief buitenruimte) | per 100 m2 BVO | n.v.t. | 2,1 | 2,65 | n.v.t. | 89% |



| HOOFDCATEGORIE SPORT, CULTUUR EN ONTSPANNING | Eenheid | Gebied A | Gebied B | Gebied C | Gebied D | Bezoekers aandeel |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Cultureel centrum/ buurthuis/ wijkgebouw * | Per 100 m2 BVO | 2,0 | 2,0 | 3,0 | 3,0 | 90% |
| Bibliotheek | per 100 m2 BVO | 0,2 | 0,5 | 1,15 | 1,35 | 97% |
| Museum | per 100 m2 BVO | 0,5 | 0,7 | 1,1 | n.v.t. | 95% |
| Bioscoop | per 100 m2 BVO | 2,2 | 7 | 11,2 | 13,7 | 94% |
| Filmtheater/filmhuis | per 100 m2 BVO | 1,6 | 4,3 | 7,9 | 9,9 | 97% |
| Theater/schouwburg (100 zitplaatsen is 300 m2 BVO) | per 100 m2 BVO | 5,9 | 6,5 | 9,8 | 12 | 87% |
| Musicaltheater (100 zitplaatsen is 840 m2 BVO) | per 100 m2 BVO | 2,4 | 2,9 | 4 | 5,1 | 86% |
| Casino | per 100 m2 BVO | 5,2 | 5,6 | 6,5 | 8 | 86% |
| Bowlingcentrum | per bowlingbaan | 1,1 | 1,8 | 2,8 | 2,8 | 89% |
| Biljart-/snookercentrum | per tafel | 0,6 | 0,9 | 1,35 | 1,75 | 87% |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Dansstudio | per 100 m2 BVO | 1,1 | 3,4 | 5,5 | 7,4 | 93% |
| Fitnessstudio/sportschool | per 100 m2 BVO | 0,9 | 2,9 | 4,8 | 6,5 | 87% |
| Fitnesscentrum | per 100 m2 BVO | 1,2 | 4 | 6,3 | 7,4 | 90% |
| Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum) | per 100 m2 bassin | n.v.t. | n.v.t. | 9,3 | 10,3 | 99% |
| Sauna, hammam | per 100 m2 bassin | 2 | 4,1 | 6,7 | 7,3 | 99% |
| Sporthal** | per 100 m2 BVO | 1,3 | 1,9 | 2,85 | 3,45 | 96% |
| Sportzaal** | per 100 m2 BVO | 0,9 | 1,7 | 2,85 | 3,55 | 94% |
| Tennishal | per 100 m2 BVO | 0,2 | 0,3 | 0,5 | 0,5 | 87% |
| Padelhal | per 100 m2 BVO | 0,2 | 0,3 | 0,65 | 0,65 | 87% |
| Squashhal | per 100 m2 BVO | 1,5 | 2,3 | 2,7 | 3,2 | 84% |
| Zwembad overdekt | per 100 m2 bassin | n.v.t. | 9,7 | 11,5 | 13,3 | 97% |
| Zwembad openlucht | per 100 m2 bassin | n.v.t. | 9,1 | 12,9 | 15,8 | 99% |
| Zwemparadijs | per 100 m2 bassin | n.v.t. | n.v.t. | 4 | 4 | 99% |
| Sportveld (exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten) | per hectare netto terrein | 13 | 13 | 20 | 20 | 95% |
| Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter) | per 100 m2 BVO | 1 | 1,3 | 1,85 | 2,05 | 98% |
| Golfoefencentrum (pitch en putt - uitgaande van circa 6 hectare) | per centrum | n.v.t. | n.v.t. | 51,1 | 56,2 | 93% |
| Golfbaan (18 holes) | per 18 holes, 60 hectare | n.v.t. | n.v.t. | 96 | 118,3 | 98% |
| Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner | per 100 m2 BVO | 0,6 | 1,4 | 4,7 | 5,1 | 97% |
| Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot | per 100 m2 BVO | 1,2 | 2,1 | 5,6 | 6,1 | 98% |
| Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot | per 100 m2 BVO | 2,5 | 3,4 | 5,9 | 6,4 | 98% |
| Kinderboerderij (stadsboerderij) | per gemiddelde boerderij | 0,6 | 1,4 | 4,7 | 5,1 | 97% |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Manege (paardenhouderij) | per box | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | 0,4 | 90% |
| Dierenpark | per hectare netto terrein | 4 | 4 | 8 | 8 | 99% |
| Attractie- en pretpark | per hectare netto terrein | n.v.t. | n.v.t. | 8 | 8 | 99% |
| Volkstuin | per 10 tuinen | n.v.t. | 1,1 | 1,35 | 1,45 | 100% |
| Plantentuin (botanische tuin) | per gemiddelde tuin | n.v.t. | 5 | 10,5 | 13,5 | 99% |

| HOOFDCATEGORIE HORECA EN (VERBLIJFS)RECREATIE | Eenheid | Gebied A | Gebied B | Gebied C | Gebied D | Bezoekers aandeel |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Camping en kamperen-bij-de-boer locaties (kampeerterrein) | per standplaats | n.v.t. | 1,2 | 1,2 | 1,2 | 90% |
| Vakantiepark (huisjescomplex) | per huisje | n.v.t. | 1,7 | 1,7 | 2,1 | 91% |
| 1* hotel | per 10 kamers | 0,3 | 0,7 | 2,5 | 4,5 | 77% |
| 2* hotel | per 10 kamers | 1,2 | 2,1 | 4,25 | 6,25 | 80% |
| 3* hotel | per 10 kamers | 1,7 | 2,9 | 5,2 | 6,8 | 77% |
| 4* hotel | per 10 kamers | 3 | 4,8 | 7,5 | 9 | 73% |
| 5* hotel | per 10 kamers | 4,7 | 7,5 | 11 | 12,6 | 65% |
| Bed & Breakfast *** | per kamer | 1 | 1 | 1 | 1 | 100% |
| Cafe/bar/cafetaria | per 100 m2 BVO | 5 | 5 | 7 | n.v.t. | 90% |
| Restaurant | per 100 m2 BVO | 6 | 6 | 7 | 9 | 80% |
| Discotheek | per 100 m2 BVO | 5 | 11,9 | 20,8 | 20,8 | 99% |
| Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw | per 100 m2 BVO | 4 | 5 | 8,5 | n.v.t. | 99% |

| HOOFDCATEGORIE GEZONDHEIDSZORG EN SOCIALE VOORZIENINGEN | Eenheid | Gebied A | Gebied B | Gebied C | Gebied D | Bezoekers aandeel |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Huisartsenpraktijk(-centrum) | per behandelkamer | 2 | 2,5 | 3,25 | 3,25 | 57% |
| Apotheek | per apotheek | 2,1 | 2,6 | 3,35 | n.v.t. | 45% |
| Fysiotherapiepraktijk (-centrum) | per behandelkamer | 1,1 | 1,4 | 1,95 | 1,95 | 57% |
| Consultatiebureau | per behandelkamer | 1,2 | 1,5 | 2,15 | 2,15 | 50% |
| Consultatiebureau voor ouderen | per behandelkamer | 1,2 | 1,5 | 2 | 2,2 | 38% |
| Tandartsenpraktijk (-centrum) | per behandelkamer | 1,4 | 1,9 | 2,55 | 2,65 | 47% |
| Gezondheidscentrum - exclusief parkeren i.r.t. apotheek indien aanwezig | per behandelkamer | 1,4 | 1,8 | 2,45 | 2,45 | 55% |
| Ziekenhuis - exclusief bezoekers en medewerkers | per 100 m2 BVO | 1,4 | 1,6 | 1,9 | 2 | 29% |
| Crematorium | per (deels) gelijktijdige plechtigheid | n.v.t. | n.v.t. | 30,1 | 30,1 | 99% |
| Begraafplaats | per (deels) gelijktijdige plechtigheid | n.v.t. | n.v.t. | 31,6 | 31,6 | 97% |
| Religiegebouw | per zitplaats | 0,1 | 0,1 | 0,15 | n.v.t. | - |
| Verpleeg- en verzorgingstehuis | per wooneenheid | 0,5 | 0,5 | 0,6 | n.v.t. | 60% |

| HOOFDCATEGORIE ONDERWIJS | Eenheid | Gebied A | Gebied B | Gebied C | Gebied D | Bezoekers aandeel |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Kinderdagverblijf (crèche) - exclusief kiss&ride | per 100 m2 BVO | 0,9 | 1,1 | 1,4 | 1,5 | 0% |
| Basisonderwijs - exclusief kiss&ride | per leslokaal | 0,5 | 0,5 | 0,75 | 0,75 | 48% |
| Middelbare school (bezoekers zijn leerlingen) | per 100 leerlingen | 2,7 | 3,6 | 4,9 | 4,9 | 11% |
| Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs (bezoekers zijn studenten) | per 10 studenten | 3,6 | 4,7 | 6,9 | 10,5 | 48% |

## Opmerkingen bij de tabellen parkeernormen auto

- * Cultureel centrum/ buurthuis/ wijkgebouw zijn niet opgenomen in de huidige dan wel voorgaande publicatie kencijfers CROW. De parkeernormen zoals opgenomen binnen deze parkeernota zijn gebaseerd op referentiegemeenten, waarbij een soortgelijke stedelijkheidsgraad van toepassing is.
- ** een sporthal is een locatie waar toernooien en (opeenvolgende) wedstrijden plaatsvinden, bij een sportzaal is dat niet het geval en gaat het bijvoorbeeld om een gymzaal zonder tribunes.
- *** de functieomschrijving Bed & Breakfast is niet opgenomen in de huidige dan wel voorgaande publicatie kencijfers CROW. De parkeernormen zoals opgenomen binnen deze parkeernota zijn afgeleid uit de voorgaande parkeernota voor hotelfuncties, waarbij de eenheid ‘per kamer’ gehanteerd blijft.
- Migranten: aangezien deze doelgroep meerdere achtergronden of motieven kan kennen, is iedere plantoetsing betreffende deze doelgroep gebaat bij maatwerk. Om die reden is er verkozen geen generieke norm op te nemen voor deze doelgroep. Deze methodiek sluit overigens ook aan op de kencijfers CROW.
- Sociale huurwoningen: Een sociale huurwoning kent een begrensde huur. Dit wil zeggen dat de huur nooit hoger mag zijn dan een bepaald bedrag, zijnde de liberalisatiegrens. Dus, een woning wordt aangemerkt als sociale huurwoning wanneer de aanvangshuur (de huur die in het huurcontract staat) op of onder de liberalisatiegrens ligt. Dit betreft kale huur, waarbij servicekosten, gas/water/licht en dergelijke buiten beschouwing blijven. Voor zulke sociale huurwoningen geldt een aparte parkeernorm ten opzichte van reguliere woningen in de vrije sector, waarbij een onderscheid gemaakt is tussen appartementen en rijwoningen.
- Kamerverhuur, niet-zelfstandig, studenten: Een woonvorm waarbij sprake is van een woonruimte die via een gemeenschappelijke ingang toegankelijk is en geen eigen huisnummer heeft. Daarnaast zijn de bewoners buiten hun gehuurde woonruimte afhankelijk van één of meerdere gezamenlijke dagelijkse voorzieningen, zoals keuken, douche en/of toilet.
- Serviceflat: Een zelfstandige woning waarbij zorg voor hulpbehoevenden binnen handbereik is. Deze woningen zijn blijvend geschikt of eenvoudig geschikt te maken voor bewoners van alle leeftijden met een zorgvraag. De voornaamste doelgroep betreft ouderen en mindervaliden.
- Kleine eenpersoonswoning (tiny house): Een kleine maar zelfstandige eenpersoonswoning welke grondgebonden is. Veelal worden dergelijke woningen bewoond door jongeren, zowel studenten als niet-studenten. Deze woningtype betreft zowel huur- als koopwoningen. De voornaamste doelgroep voor deze woningtype zijn niet-studenten in het betaalbare segment. Het bepalen van de parkeervraag van kleine eenpersoonswoningen blijft alleen ter aller tijden maatwerk omdat deze doelgroep een grote variëteit kan kennen in mobiliteitskeuzes.

- Detailhandel: de parkeernormen van deze functie is afhankelijk van de stedelijkheidsgraad in de desbetreffende context. De volgende toelichtingen zijn daarbij van toepassing:
    - Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum: De binnenstad of het hoofdwinkelgebied van een kern is vaak het oudste deel van een dorp of een stad dat door de aanwezigheid van meerdere winkels en andere voorzieningen een centrumfunctie vervult (centraal winkelgebied). De bedoelde (met name grotere) centra zijn voor een belangrijk deel gericht op het zogenoemde funshoppen en op winkelen (het aanschaffen van goederen met een hoge drempelwaarde en een lage aankoopfrequentie).
    - Stadsdeel-, wijk-, buurt- en dorps(winkel)centrum: Dit zijn ondersteunende winkelgebieden (voornamelijk voor doelgerichte boodschappen) die een aanvulling vormen op de binnenstad of het hoofdwinkelgebied van een kern in een gemeente. Een dorpscentrum is het winkelgebied van een. Een voorbeeld van informatie over de typering van winkelgebieden staat in een uitgave van Locatus, wat niet uitsluitend is maar wel als inspiratie kan dienen bij het bepalen van de typering van winkelgebieden.

**De parkeernormen per woning zijn exclusief de parkeerplaatsen die nodig zijn voor bezoekers. Het aandeel bezoekersparkeren moet worden opgeteld bij de parkeerplaatsen voor bewoners. Voor de parkeernorm voor bezoekers (per woning) is één-op-één aangesloten bij de landelijke kencijfers.**

# Bijlage 3. Maximale loopafstand

De onderstaande maximale loopafstanden gelden zowel voor vaste gebruikers (bewoners, werknemers) als voor bezoekers van functies. Deze maximale afstanden worden gemeten voor de kortste looproute (dus niet hemelsbreed) over de openbare weg, vanaf de dichtstbijzijnde toegang van het gebouw tot aan de ingang van de parkeerplaats, parkeergarage of parkeerterrein.

| Gebied | Wonen | Werken | Overig |
|---|---|---|---|
| **Autoparkeren** | | | |
| A. Centrum kern Valkenburg | 400 meter | 500 meter | 250 meter |
| B. Rest bebouwde kom kern Valkenburg | 300 meter | 400 meter | 250 meter |
| C. Bebouwde kom kernen Houthem-Sint Gerlach, Berg en Terblijt, Schin op Geul, Sibbe IJzeren & Walem | 150 meter | 250 meter | 100 meter |
| D. Buitengebied | 150 meter | 250 meter | 100 meter |
| **Fietsparkeren** | | | |
| Valkenburg aan de Geul | 50 meter | 75 meter | 75 meter |

De loopafstanden zijn afgeleid van de meest recente kencijfers van het CROW.

# Bijlage 4. Aanwezigheidspercentages

Met onderstaande aanwezigheidspercentages kan worden bepaald welk aandeel van de auto- en fietsparkeerplaatsen op verschillende momenten door verschillende gebruikersgroepen kunnen worden (dubbel) gebruikt.

| Functie | Werkdag | | | | Vrijdag | | Zaterdag | | Zondag |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Ochtend | Middag | Avond | Nacht | Middag | Avond | Middag | Avond | Middag |
| **Wonen** | | | | | | | | | |
| Woningen bewoners | 60% | 60% | 90% | 100% | 70% | 70% | 75% | 80% | 75% |
| Woningen bezoekers | 40% | 50% | 75% | 0% | 60% | 100% | 100% | 100% | 90% |
| **Werken** | | | | | | | | | |
| Kantoor/bedrijven | 100% | 100% | 5% | 0% | 60% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| Commerciële dienstverlening | 100% | 100% | 5% | 0% | 100% | 5% | 0% | 0% | 0% |
| **Winkelen en boodschappen** | | | | | | | | | |
| Detailhandel | 30% | 60% | 10% | 0% | 60% | 60% | 100% | 0% | 60% |
| Grootschalige detailhandel | 30% | 70% | 10% | 0% | 60% | 70% | 100% | 0% | 60% |
| Supermarkt | 50% | 60% | 40% | 0% | 80% | 80% | 100% | 40% | 60% |
| **Gezondheidszorg en sociale voorzieningen** | | | | | | | | | |
| Sociaal medisch: arts/therapeut/ consultatiebureau | 100% | 100% | 10% | 0% | 75% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| Verpleeghuis/ verzorgingstehuis/ aanleunwoning | 100% | 100% | 50% | 25% | 100% | 50% | 100% | 75% | 100% |
| Ziekenhuis: patiënten & bezoekers | 100% | 100% | 40% | 5% | 100% | 40% | 40% | 40% | 40% |
| Ziekenhuis: medewerkers | 100% | 100% | 40% | 10% | 100% | 40% | 20% | 20% | 20% |
| **Ontspanning en sport** | | | | | | | | | |
| Bioscoop/ theater/ podium | 5% | 40% | 50% | 0% | 40% | 100% | 40% | 100% | 40% |
| Sociaal culturele voorzieningen | 10% | 40% | 100% | 0% | 40% | 100% | 60% | 90% | 25% |
| Sportfuncties binnen | 50% | 50% | 100% | 0% | 40% | 100% | 100% | 100% | 75% |
| Sportfuncties buiten | 25% | 25% | 50% | 0% | 25% | 50% | 100% | 25% | 100% |
| **Horeca en verblijfsrecreatie** | | | | | | | | | |
| Horeca | 30% | 40% | 90% | 0% | 60% | 90% | 75% | 100% | 50% |
| Hotel | 40% | 50% | 100% | 100% | 50% | 100% | 60% | 75% | 40% |
| **Onderwijs** | | | | | | | | | |
| Dagonderwijs | 100% | 100% | 0% | 0% | 100% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| Avondonderwijs | 0% | 0% | 100% | 0% | 0% | 100% | 0% | 0% | 0% |

# Bijlage 5. Omrekenfactoren parkeren op eigen terrein

In de praktijk blijkt dat een deel van de autoparkeerplaatsen op eigen terrein niet wordt gebruikt. Dit kan ervoor zorgen dat auto's toch in de openbare ruimte worden geparkeerd. Dat zorgt onnodig voor een hogere parkeerdruk. Voor de bepaling van de mate waarin autoparkeerplaatsen op eigen terrein meetellen in het parkeeraanbod wordt uitgegaan van de volgende berekeningsaantallen:

| Type parkeervoorziening | Theoretisch aantal pp | Berekening aantal pp | Toelichting (maatvoering) |
|---|---|---|---|
| Enkele oprit zonder garage of carport | 1 | 1,0 | Diepte oprit ≥ 5,5 meter<br>Breedte oprit ≥ 3 meter |
| Lange oprit zonder garage of carport | 2 | 1,0 | Diepte oprit ≥ 11 meter<br>Breedte oprit ≥ 3 meter |
| Dubbele (brede) oprit zonder garage | 2 | 2,0 | Diepte oprit ≥ 5,5 meter<br>Breedte oprit ≥ 4,5 meter. |
| Garage zonder oprit (bij woning) | 1 | 0,0 | / |
| Garage (niet bij woning) | 1 | 0,5 | / |
| Garage met enkele oprit | 2 | 1,0 | Diepte oprit ≥ 5,5 meter<br>Breedte oprit ≥ 3 meter |
| Garage met lange oprit | 3 | 2,0 | Diepte oprit ≥ 11 meter<br>Breedte oprit ≥ 3 meter. |
| Garage met dubbele (brede) oprit | 3 | 2,0 | Diepte oprit ≥ 5,5 meter<br>Breedte oprit ≥ 4,5 meter |
| Parkeerplaatsen die deel uitmaken van een gebouwde parkeervoorziening of parkeerterrein | 1 | 1,0 | / |



In gebied met parkeerregulering (betaald parkeren met vergunningparkeren) kan worden 'afgedwongen' dat niet wordt uitgeweken naar de openbare ruimte door een beperking op het verkrijgen van parkeervergunningen. In het centrum van Valkenburg zijn deze omrekenfactoren daarom niet van toepassing en telt elke parkeerplaats volwaardig mee.

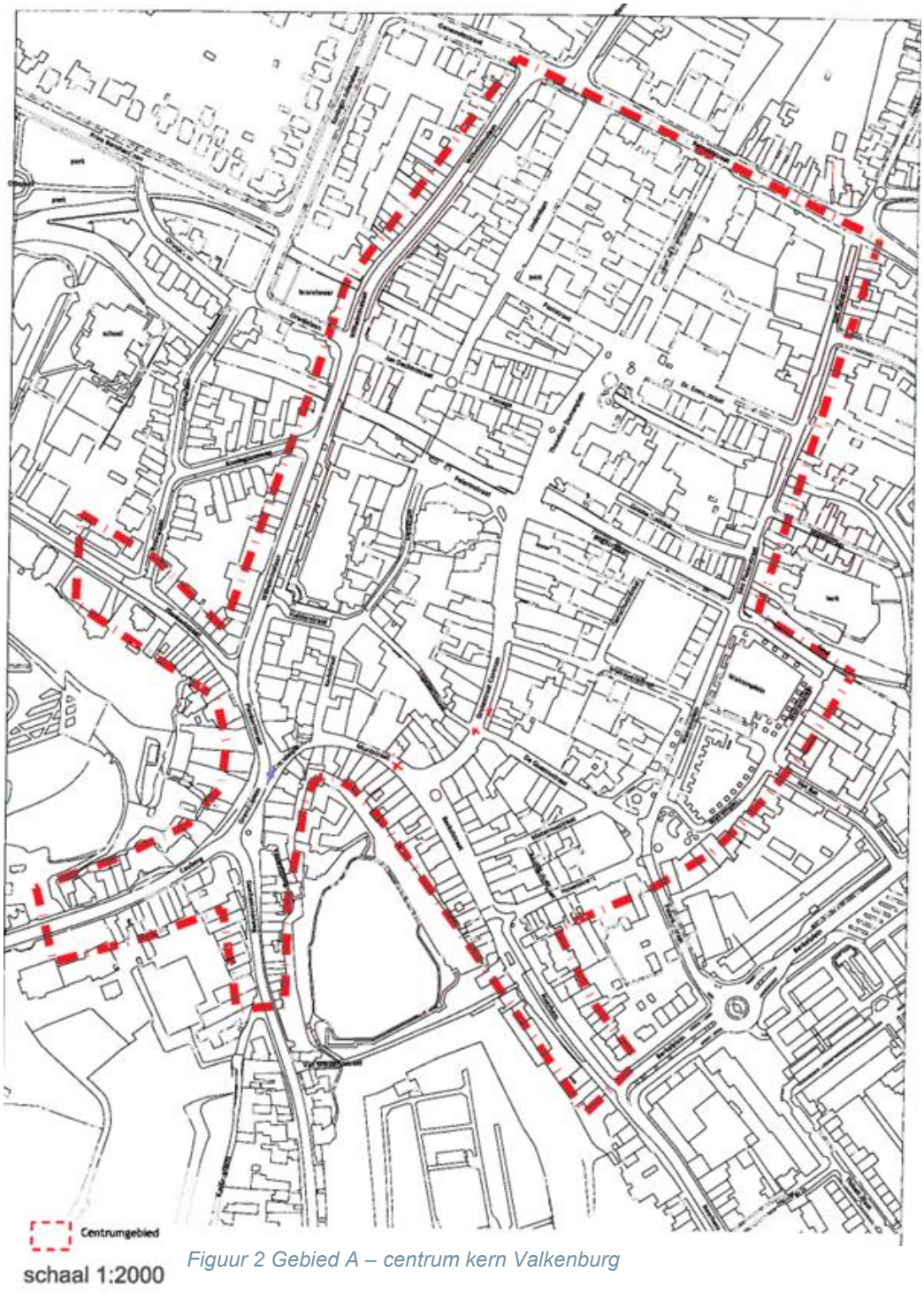
# Bijlage 6. Eisen aan parkeeronderzoek

Om inzicht te krijgen in de bezettingsgraad van bestaande openbare parkeerplaatsen is een parkeeronderzoek nodig. Hierbij gelden de volgende minimale eisen:

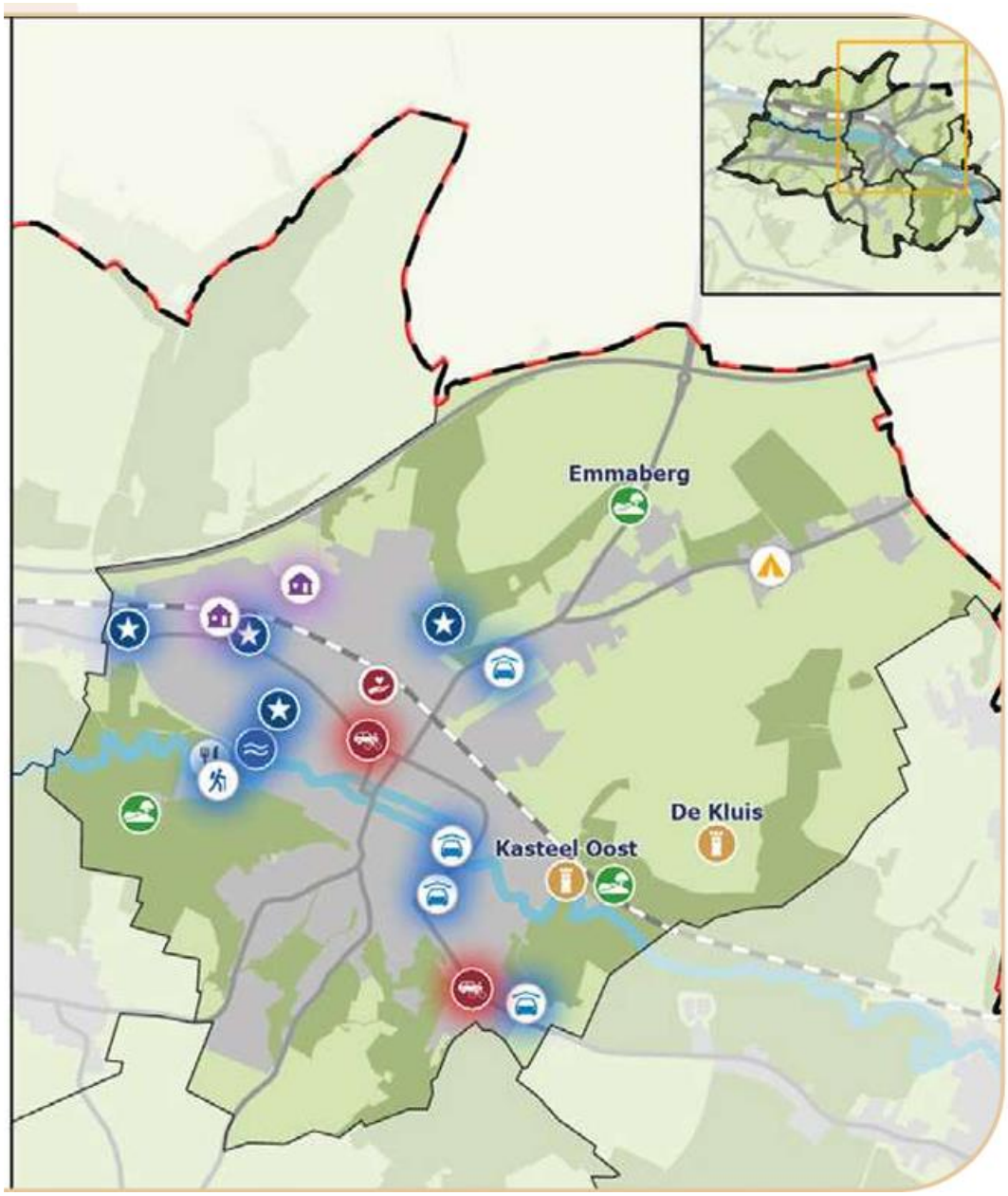
- Een parkeeronderzoek wordt door een onafhankelijk bureau uitgevoerd;
- De kosten voor uitvoering van het parkeeronderzoek zijn voor de initiatiefnemer;
- Het parkeeronderzoek moet representatief zijn, waarbij rekening wordt gehouden met werkzaamheden, evenementen, vakantieperiodes, etc.
- Het onderzoeksgebied wordt begrensd door de maximaal acceptabele loopafstand die in het parkeergebied geldt voor de functies die onderdeel zijn van de bouwontwikkeling (zie bijlage 3);
- Er wordt in twee verschillende weken gemeten op de maatgevende dagen en dagdelen op basis van aanwezigheidspercentages (zie bijlage 4).
- Voor het gebruik van openbare parkeerplaatsen mag de bezettingsgraad mag niet hoger zijn dan 85%, inclusief de extra parkeervraag vanuit de ruimtelijke ontwikkeling;

# Bijlage 7. Gebiedsindeling autoparkeren

De ligging van een bouwontwikkeling bepaalt welke autoparkeernormen van toepassing zijn.

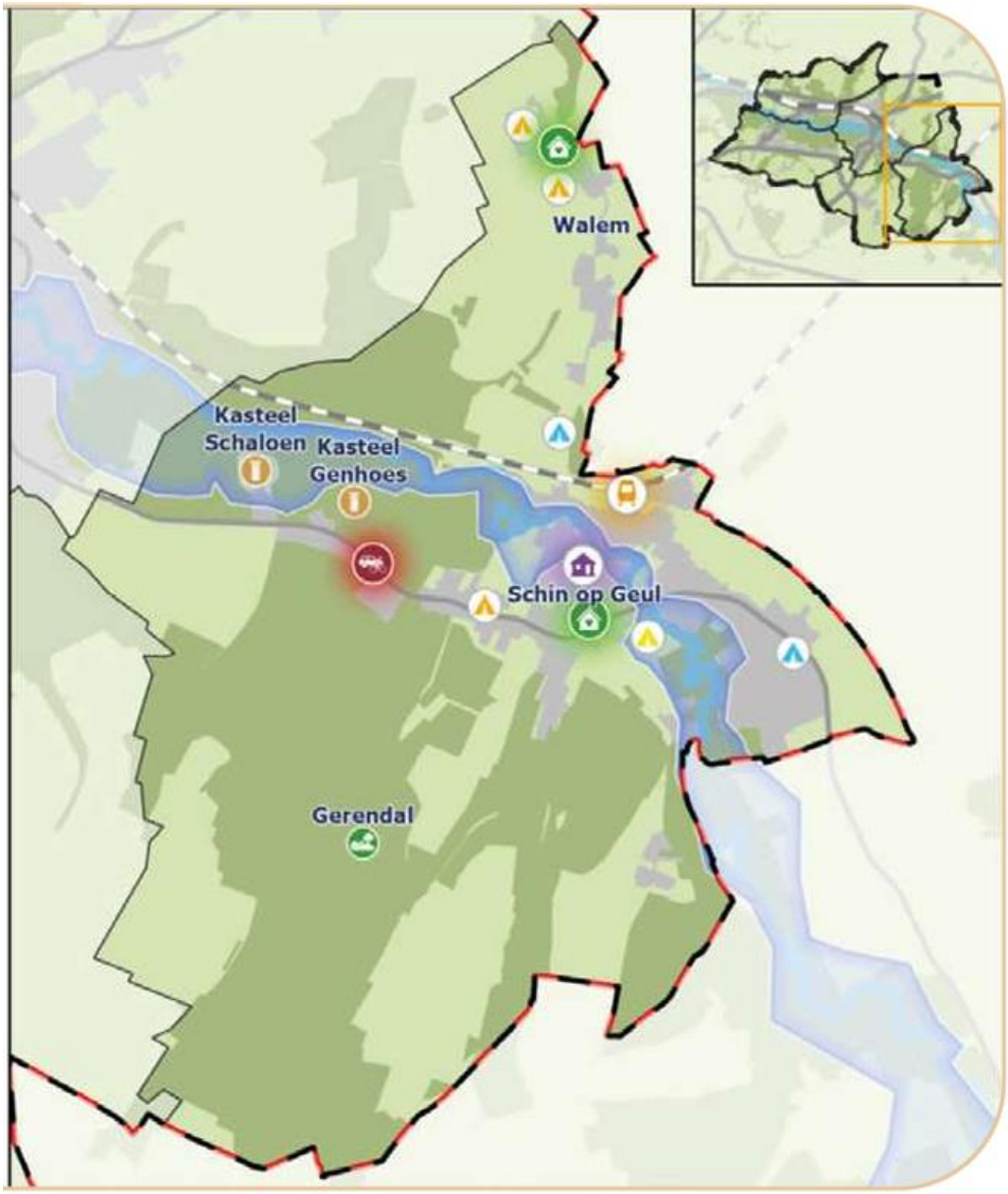



*Figuur 2 Gebied A – centrum kern Valkenburg*



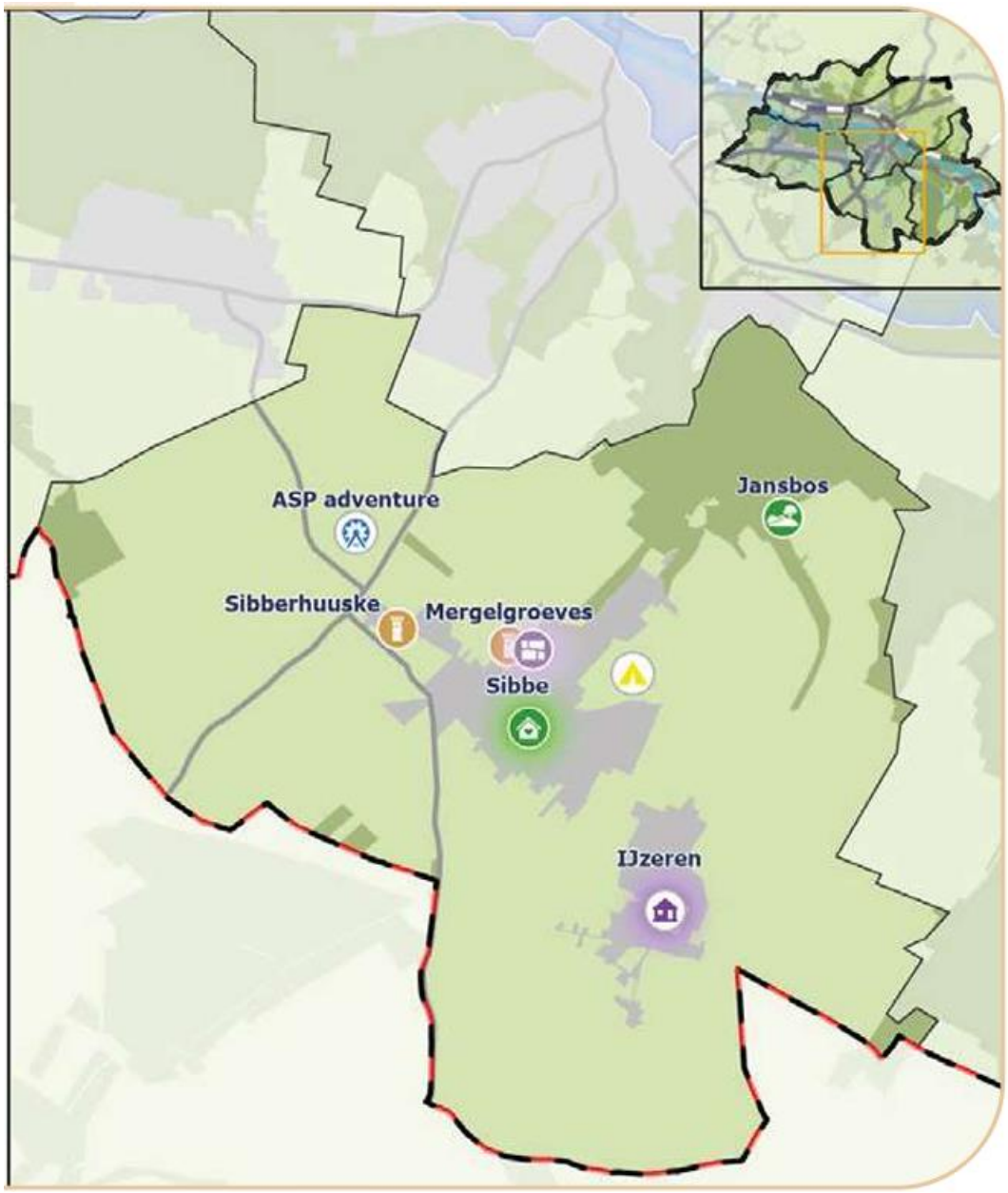

*Figuur 3 Gebied B - Rest bebouwde kom kern Valkenburg*

Bebouwde kom



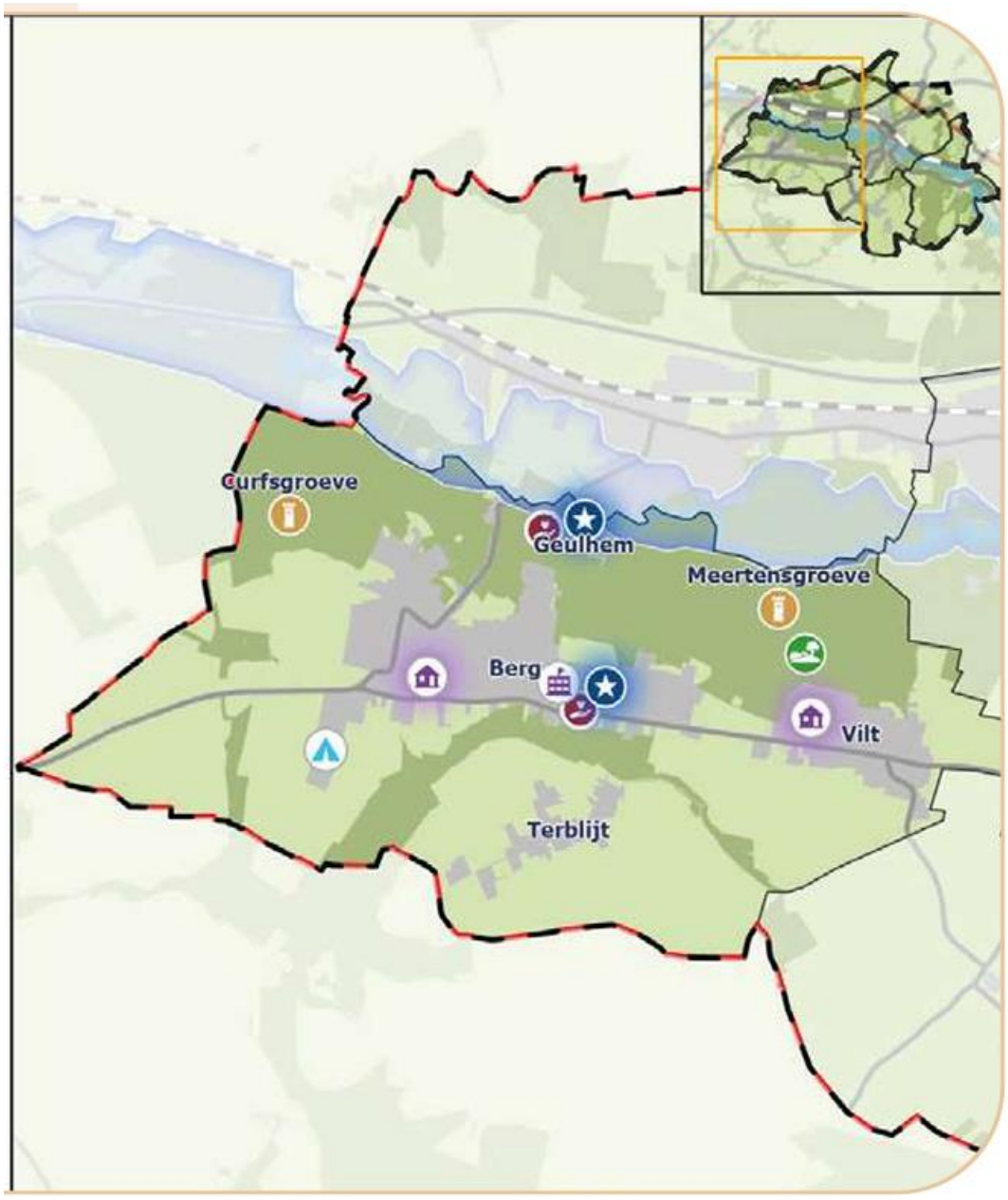

*Figuur 4 Gebied C - Bebouwde kom kernen Schin op Geul & Walem*

Bebouwde kom



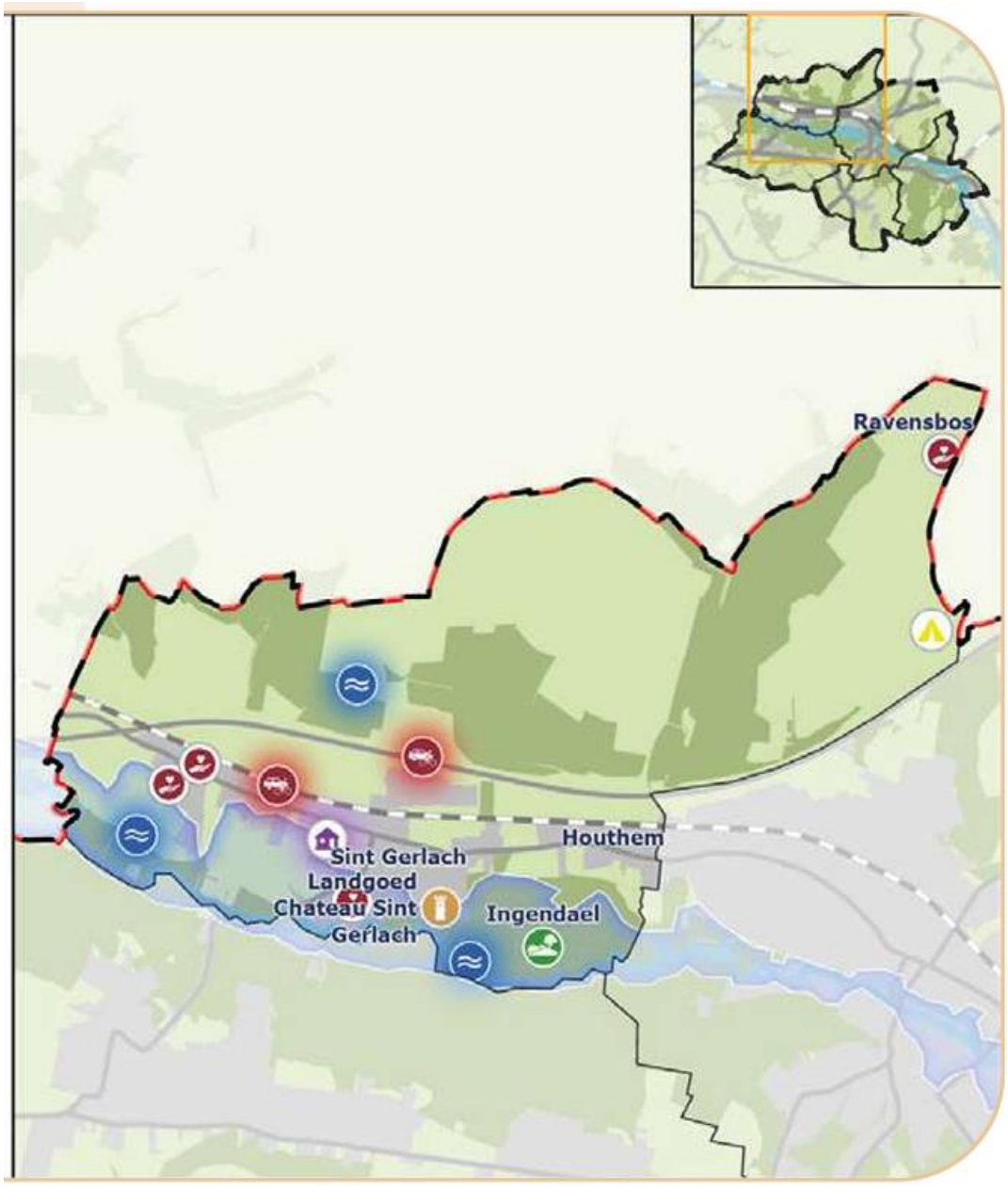

*Figuur 5 Gebied C - Bebouwde kom kernen Sibbe & IJzeren*

Bebouwde kom



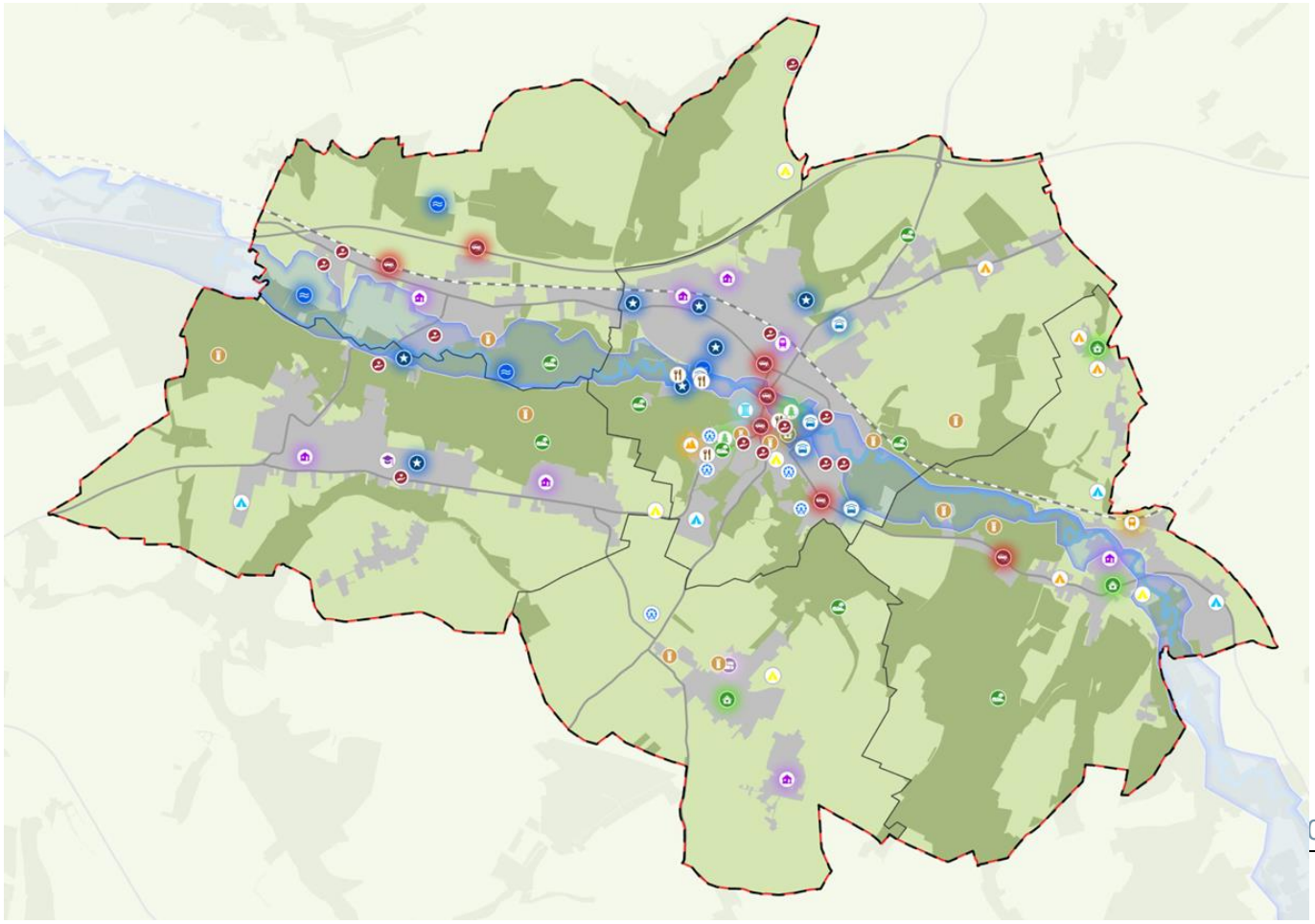

*Figuur 6 Gebied C - Bebouwde kom kernen Berg en Terblijt & Vilt*

Bebouwde kom




*Figuur 7 Gebied C - Bebouwde kom kernen Houthem & Sint Gerlach*

Bebouwde kom



*Figuur 8 Gebied D - Buitengebied*

/ Buitengebied